



**You have downloaded a document from  
RE-BUS  
repository of the University of Silesia in Katowice**

**Title:** Polityka transportowa na przykładzie aglomeracji śląskiej

**Author:** Jakub Jackiewicz, Piotr Czech, Jacek Barcik

**Citation style:** Jackiewicz Jakub, Czech Piotr, Barcik Jacek. (2010). Polityka transportowa na przykładzie aglomeracji śląskiej. „Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport” (Vol. 69, 2010, s. 53-62)



Uznanie autorstwa - Licencja ta pozwala na kopiowanie, zmienianie, rozprowadzanie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie pod warunkiem oznaczenia autorstwa.



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

Jakub JACKIEWICZ, Piotr CZECH, Jacek BARCIK

## **POLITYKA TRANSPORTOWA NA PRZYKŁADZIE AGLOMERACJI ŚLĄSKIEJ**

**Streszczenie.** Polityka transportowa powinna być uchwalona w formie aktu prawa miejscowego przez właściwy organ samorządowy i musi być spójna ze strategią rozwoju miasta. Strategia, z racji swojej ogólności, powinna być podstawą do opracowania polityk branżowych oraz programów operacyjnych. Uchwalenie odrębnej strategii branżowej w odniesieniu do transportu jest konieczne ze względu na to, że system transportowy determinuje sprawne funkcjonowanie pozostałych elementów w mieście. Oprócz uchwały należy sporządzić program wdrożenia polityki transportowej, uwzględniający różne narzędzia i działania, które posłużą do realizacji uchwały w zakresie zagospodarowania przestrzennego, inwestycji, mechanizmów i programów edukacyjno-szkoleniowych.

## **TRANSPORT POLICY ON THE EXAMPLE OF SILESIA AGGLOMERATION**

**Summary.** Transport policy should be passed as a legal document of local law by the proper local government body and should be coherent with the city development strategy. Such strategy, due to the fact that it is a general assumption, should be the basis in formulation of trade policies and operational programs. Passing a separate strategy for the transport trade is necessary, because transport system determines the efficient functioning of the rest of the elements in the city. Besides the legal act, there should also be a program of transport policy introduction which would take into account various tools and actions, which are necessary in implementation of the legal act in terms of arrangement plan, investments, mechanisms and educational and training programs.

### **1. ZASADA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

W ostatnich latach obserwuje się coraz większą akceptację reguł wynikających z zasady zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój to taki, w którym potrzeby obecnego pokolenia są zaspokajane bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie. W Polsce zasada ta wpisana jest do Konstytucji (art. 5) [5].

Można wyróżnić trzy rodzaje celów, jakie stawia się przez polityką transportową na obszarach zurbanizowanych. Pierwszym z nich jest osiągnięcie określonych proporcji

w podziale zadań przewozowych pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym [6]. Możliwe są tu trzy warianty polityki:

- skrajnie restrykcyjna wobec samochodów osobowych (ich udział w podróżach jest maksymalnie ograniczony i nie powinien przekraczać ok. 5%),
- umiarkowana, pozwalająca na względnie swobodne użytkowanie samochodu osobowego (podział zadań przewozowych między transportem zbiorowym a indywidualnym kształtuje się na poziomie ok. 50/50% lub też 75/25%),
- swobodna wobec transportu indywidualnego, gdzie nie stosuje się ograniczeń w jego użytkowaniu (prowadzi to do dominacji tego rodzaju transportu na obszarze zurbanizowanym).

Drugi rodzaj celów związany jest z powiązaniami przyrodniczymi, społecznymi i gospodarczymi transportu z otoczeniem. W takim kontekście transport powinien [7]:

- utrzymać harmonię w powiązaniach z otoczeniem zewnętrznym,
- zaspokajać społeczną i ekonomiczną dostępność oraz jednocześnie zmniejszać potrzebę podróżowania,
- zagwarantować ponoszenie w przyszłości przez użytkowników transportu kosztów (społecznych, ekonomicznych i środowiskowych) swoich decyzji.

Natomiast trzeci rodzaj celów definiowany jest na podstawie potrzeb społecznych, wśród których wyróżnia się [8]:

- cel socjalny: zapewnienie mobilności (umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się w przypadku gdy nie mogą lub nie chcą korzystać z samochodu),
- cel funkcjonalny: zapewnienie dostępności (umożliwienie przemieszczania się, w akceptowalnym czasie na obszarach, gdzie korzystanie z samochodu jest niewskazane lub nieefektywne ze względów ekologicznych lub przeciążenia układu drogowego) i alternatywy (wobec samochodu osobowego).

Ważnym podsystemem transportu miejskiego są podróże rowerowe i piesze. Jest to istotne zwłaszcza w kontekście rozwiązań infrastrukturalnych.

Realizując strategię zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego w polityce transportowej, wykorzystuje się następujące narzędzia (instrumenty polityki transportowej) [6]:

- ekonomiczne:
  - o taryfy biletowe oraz działania związane z integracją taryfową,
  - o dotacje związane z poprawą dostępności transportu miejskiego dla określonych grup mieszkańców (m.in. w formie ulg taryfowych przy zakupie biletów),
  - o poziom cen urzędowych za usługi transportu miejskiego (ustalanych w sposób konkurencyjny wobec kosztów podróży motoryzacją indywidualną),
- administracyjne:
  - o nakazy i zakazy związane z organizacją ruchu w mieście, w tym priorytet dla transportu zbiorowego oraz ograniczenia w ruchu dla samochodów osobowych,
  - o powoływanie jednostek organizacyjnych, których zadaniami są koordynacja i integracja działań związanych z funkcjonowaniem transportu miejskiego oraz zarządzaniem ruchem w mieście i aglomeracji,
- prawne, związane z uchwalaniem aktów prawnych umożliwiających realizację strategii zrównoważonego rozwoju,
- informacyjne, związane z przygotowywaniem opracowań i analiz na temat pożądanych i przewidywanych kierunków rozwoju transportu miejskiego,
- moralne, mające na celu propagowanie określonych zachowań komunikacyjnych (np. przez uczestniczenie w programach edukacyjnych).

Do instrumentów polityki transportowej zaliczyć można jeszcze narzędzia infrastrukturalne, związane z planowaniem i realizacją inwestycji drogowych, parkingowych i dotyczących infrastruktury transportu miejskiego (w tym drogi, torowiska, przystanki).

Realizacja polityki transportowej opartej na rozwoju transportu publicznego przynosi wiele wymiernych korzyści. Tymczasem w Polsce można od wielu lat obserwować zjawisko masowych zmian zachowań komunikacyjnych wynikających ze zmiany transportu publicznego na indywidualny. Przyczyn tych zmian należy szukać we wzroście gospodarczym i większej zamożności społeczeństwa, a także w możliwościach taniego zaopatrzenia się w samochód (import używanych samochodów z zagranicy). Własny samochód uważany jest za element dowartościowujący właściciela, daje poczucie niezależności i wygody. Innym istotnym elementem jest niska jakość transportu publicznego, który często nie stanowi konkurencji wobec motoryzacji indywidualnej, a jego korzyści nie są odpowiednio wykorzystane, np. przez brak uprzywilejowania w ruchu, długi czas przejazdu czy niewłaściwy stan taboru. W ciągu 10 lat – od 1997 do 2007 r. – liczba samochodów osobowych w Polsce wzrosła o 70% i osiągnęła wartość 14,6 mln. sztuk, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadają prawie 383 samochody [9]. Wzrost liczby samochodów w powiązaniu z brakiem odpowiedniej infrastruktury (stan dróg i ich przepustowość) powoduje, że miasta coraz silniej odczuwają skutki kongestii. Kongestia transportowa uważana jest przez specjalistów za główną barierę rozwoju miast, decydującą o przyszłości [10].

Przy opracowywaniu polityki transportowej konieczne jest określenie celów, jakie ma ona realizować. Ich wybór jest kompromisem pomiędzy różnymi oczekiwaniami społecznymi.

Biorąc pod uwagę postulowaną zasadę zrównoważonego rozwoju transportu, podstawowym celem polityki transportowej powinno być ograniczanie potrzeb transportowych na obszarze zurbanizowanym (cel długookresowy), a jako bieżący – kreowanie odpowiednich zachowań komunikacyjnych i racjonalizacja struktury przewozów.

Cele polityki transportowej osiąga się za pomocą odpowiednich narzędzi. Polityka transportowa powinna być uchwalona w formie aktu prawa miejscowego przez właściwy organ samorządowy i musi być spójna ze strategią rozwoju miasta. Strategia, z racji swojej ogólności, powinna być podstawą do opracowania polityk branżowych (sektorowych) oraz programów operacyjnych. Uchwalenie odrębnej strategii branżowej w odniesieniu do transportu jest konieczne ze względu na to, że system transportowy determinuje sprawne funkcjonowanie pozostałych elementów w mieście [8].

Uchwała przyjęta w sprawie określenia polityki transportowej powinna rozstrzygać następujące kwestie [11]:

- stosunek do motoryzacji, inwestycji drogowych i transportu publicznego,
- stosunek do rowerów i ruchu pieszego,
- zakładane proporcje między inwestycjami (rozwój i modernizacja) a bieżącą eksploatacją i utrzymaniem,
- wybór środków przewozowych,
- politykę taryfową i zakres ulg,
- zakres regulacji i sposób organizowania transportu zbiorowego,
- zasady polityki przestrzennej i sposób oddziaływania na społeczeństwo w celu uzyskania akceptacji dla założeń zrównoważonego rozwoju.

Oprócz uchwały należy sporządzić program wdrożenia polityki transportowej. Powinien on uwzględniać różne narzędzia i działania, które posłużą do realizacji uchwały w zakresie zagospodarowania przestrzennego, inwestycji, mechanizmów i programów edukacyjno-szkoleniowych.

Zagospodarowanie przestrzenne ma wpływ na potrzeby transportowe mieszkańców. Dlatego też podczas opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, należy zadbać o to, aby racjonalnie rozmieścić obiekty generujące duży ruch. Należy również uwzględnić rezerwę terenu pod przyszłe systemy transportowe. W planach zagospodarowania przestrzennego zaleca się uwzględnienie istnienia trzech stref związanych z rolą samochodu w mieście:

- strefa A (ściśle centrum): duża koncentracja obiektów stanowiących cele podróży – podstawową rolę powinny odgrywać transport zbiorowy i ruch pieszzy, a ruch samochodów powinien być ograniczony do minimum,
- strefa B (pośrednia): średnia intensywność zabudowy – ograniczenie ruchu samochodów na rzecz transportu zbiorowego, jednak z zachowaniem odpowiedniej przepustowości układu drogowego,
- strefa C (zewnętrzna): mała intensywność zagospodarowania przestrzennego – brak ograniczeń w ruchu samochodów.

Wśród działań inwestycyjnych konieczne jest prowadzenie modernizacji układu transportowego w takim kierunku, aby spowodować poprawę jakości funkcjonowania transportu zbiorowego. Należy stosować priorytet w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego, wydzielone pasy ruchu. W skład tych działań wchodzi także budowa węzłów integracyjnych i zakup nowoczesnego taboru. Oprócz działań czysto technicznych konieczne jest zwrócenie uwagi na aspekt ochrony środowiska przez stosowanie ekologicznych środków transportu (przede wszystkim trakcji elektrycznej). Ze względu na cele społeczne polityki transportowej należy zadbać o stworzenie i sprawne funkcjonowanie podsystemu transportu dla osób niepełnosprawnych. Kolejnym aspektem jest konieczność ciągłego monitorowania ruchu i optymalizacji układu komunikacyjnego (układ tras, alokacja taboru odpowiedniej pojemności, częstotliwość kursowania).

W zakresie transportu indywidualnego, wśród możliwych działań związanych z realizacją polityki transportowej, można znaleźć tworzenie stref o ograniczonej dostępności dla samochodów osobowych i realizację polityki parkingowej. Systemy płatnego parkowania powinny służyć zahamowaniu wzrostu ruchu samochodowego i jego odpowiednią regulację. Należy promować ruch pieszzy i rowerowy za pomocą tworzenia stref ruchu pieszego i podsystemów rowerowych dla codziennych podróży.

Pośród działań związanych z regulacjami prawnymi i finansowaniem transportu miejskiego można wyróżnić następujące podstawowe działania cząstkowe:

- zintegrowany system taryfowo-biletowy z systemem zachęt do korzystania z transportu zbiorowego (np. ulgi przy parkowaniu w ramach węzłów przesiadkowych),
- wprowadzanie opłat za korzystanie z odcinków dróg lub obszarów miasta,
- stabilne finansowanie transportu zbiorowego, które umożliwi pokrycie bieżących wydatków eksploatacyjnych oraz uzyskanie środków inwestycyjnych.

Ostatnim elementem są działania edukacyjne i szkoleniowe. Zalicza się do nich programy promujące odpowiednie zachowania komunikacyjne wśród mieszkańców, kampanie informacyjne w mediach i szkołach oraz informowanie społeczeństwa o zagrożeniach, jakie płyną z nieograniczonego użytkowania samochodów osobowych.

## 2. POLITYKA TRANSPORTU MIEJSKIEGO W AGLOMERACJI ŚLĄSKIEJ

Wśród dokumentów określających politykę transportową aglomeracji górnośląskiej znajdują się:

- Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej z lipca 2004 r. [12],
- Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP z sierpnia 2007 r. [13],
- Strategia działania KZK GOP na lata 2008–2020 [14].

Spośród gmin regionu żadna nie ma uchwalonej polityki transportowej. Istnieją jedynie założenia, które nie są obowiązującym prawem – np. założenia polityki transportowej dla Katowic [15].

Pierwszy w wymienionych dokumentów opracowany został w celu ubiegania się o dotacje do projektów w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego – Działanie 1.6 „Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach”. W efekcie w ramach tego programu zrealizowany został tylko jeden projekt związany z transportem publicznym – „Modernizacja infrastruktury autobusowej transportu publicznego na terenie gmin Będzin, Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec”. W ramach tego projektu wyremontowane zostały przystanki autobusowe w gminach objętych porozumieniem oraz zakupione zostały 72 autobusy. Wartość projektu wyniosła 73,2 mln. zł, z czego 29,4 mln. pochodziło z Unii Europejskiej.

„Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu...” zawiera opis charakterystyki ówczesnej sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru aglomeracji górnośląskiej oraz opis funkcjonowania transportu pasażerskiego. Istotną częścią opracowania jest identyfikacja podstawowych problemów w transporcie pasażerskim. Autorzy wyszczególnili następujące główne problemy [16]:

- systematyczny spadek przewozów pasażerskich komunikacją publiczną,
- brak porozumienia taryfowo-biletowego w obszarze aglomeracji,
- brak systemowej optymalizacji przebiegu linii komunikacji publicznej,
- zły stan techniczny infrastruktury szynowych systemów komunikacji publicznej,
- brak działań z zakresu inżynierii ruchu, dających w ruchu priorytet środkom komunikacji publicznej,
- brak właściwego zagospodarowania funkcjonujących węzłów przesiadkowych,
- zbyt wolna realizacja układu drogowego, mającego odbarzyć miejskie układy uliczne z ruchu tranzytowego,
- niedrożność systemu transportowego,
- zły stan techniczny taboru komunikacji publicznej,
- brak integracji różnych systemów komunikacji publicznej,
- niewykorzystany potencjał infrastruktury szynowej,
- brak zarządzania i planowania rozwoju poszczególnych podsystemów i całości systemu komunikacji publicznej na poziomie aglomeracji,
- mała dostępność komunikacyjna terenów obrzeżnych aglomeracji.

W opracowaniu określono cztery poziomy układ celów. Jako cel generalny sprecyzowano: „Zrównoważony rozwój systemu transportu pasażerskiego w aglomeracji górnośląskiej tak, aby stał się on stymulatorem rozwoju gospodarczego, przyczyniał się do zmniejszania różnicowania szans rozwojowych poszczególnych obszarów aglomeracji, generalnej poprawy jakości życia w obszarze aglomeracji” [16]. Z tego celu generalnego wywiedziono cztery cele szczegółowe, zgrupowane w dwóch priorytetach:

- priorytet 1: „Wzrost konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego”, w ramach którego celami szczegółowymi są:
  - o poprawa jakości komunikacji publicznej, w tym standardów obsługi pasażerów,
  - o integracja różnych podsystemów transportu pasażerskiego,
- priorytet 2: „Uzyskanie wysokich standardów sieci komunikacji publicznej”, w ramach którego celami szczegółowymi są:
  - o powstrzymanie dekapitalizacji infrastruktury transportu pasażerskiego,
  - o rozbudowa podsystemów transportu szynowego.

Poszczególne cele szczegółowe dzielą się na działania, których opisano łącznie dwanaście. Opracowanie zawiera też zestaw wskaźników i mierników do oceny realizacji poszczególnych celów. Ostatnia część opracowania zawiera opis konkretnych projektów, które miały być realizowane w celu osiągnięcia założonych celów i wskaźników.

Tymczasem założenia nie zostały terminowo zrealizowane. Do dnia dzisiejszego tylko niektóre z wymienionych punktów zostały wykonane lub są w trakcie wykonywania. Przedłużenie linii 15 w Zagórzcu oraz remonty istniejących torowisk są w fazie opracowywania dokumentacji oraz sporządzania wniosku o dofinansowanie ze środków programu „Infrastruktura i Środowisko”. Przywrócono ruch kolejowy na trasach Gliwice – Bytom oraz Katowice – Tychy Miasto, jednak w przypadku trasy Gliwice – Bytom nie są realizowane dalsze działania (ruch pociągów został ograniczony). Na etapie projektu jest również wdrażanie systemu karty elektronicznej (Śląska Karta Usług Publicznych). W pozostałych punktach realizacja „Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu...” zatrzymała się na etapie jego opracowania.

Kolejne opracowanie zlecone zostało przez KZK GOP firmie doradczej Ernst&Young. W sierpniu 2007 r. powstała „Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP”. W tym opracowaniu skupiono się na przygotowaniu postulowanych kierunków rozwoju systemu zarządzanego przez KZK GOP [17]. Zawarto w nim scenariusze rozwojowe i projekcje finansowe. Na ich podstawie opracowano „Plan rozwoju transportu publicznego”, zawierający kilkadziesiąt projektów związanych głównie z infrastrukturą tramwajową. Według ekspertów [18], plan ten posiada jednak liczne niedociągnięcia, które mogą mieć znaczący wpływ na realizację zakładanych celów, stąd sugerowane jest traktowanie go jedynie jako punktu wyjścia do dalszych rozważań. Wśród głównych wad opracowania wymieniane są:

- marginalizacja znaczenia kolei regionalnych w obsłudze obszaru aglomeracji górnośląskiej,
- nierzetelność przeprowadzonych badań ankietowych, gdzie pominięto mieszkańców gmin ościennych, spoza KZK GOP (takich jak: Tychy, Jaworzno i powiat tarnogórski) oraz błędy metodyczne w badaniach ankietowych (np. w dobrze wariantów połączeń bezpośrednich lub przesiadkowych),
- pominięcie popytu na liniach autobusowych prywatnych przewoźników spoza systemu KZK GOP (w niektórych relacjach, np. Katowice – Dąbrowa Górnicza, ich udział w przewozach jest znaczący),
- nie oceniono wielomiliardowych inwestycji drogowych, które mimo realizacji nie spowodowały zmniejszenia kongestii,
- brak uwzględnienia aspektu integracji taryfowo-biletowej między KZK GOP a koleją,
- autorytatywne wskazanie linii tramwajowych do likwidacji, co stoi w sprzeczności z celem rozwoju transportu szynowego (w tym wskazanie do likwidacji linii nr 12, stanowiącej obsługę Stadionu Śląskiego, który wówczas pretendował do organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012),

- błędy w propozycjach inwestycji, np. w zakresie systemów sterowania ruchem (pominięto ważne obszary narażone na silną kongestię, jak np. południową część Katowic),
- brak zaleceń w kwestiach poprawy jakości organizacji i zarządzania transportem zbiorowym przez KZK GOP.

Trzecim dokumentem, który wymaga omówienia, jest "Strategia działania KZK GOP na lata 2008–2020", przyjęta przez Zgromadzenie KZK GOP w grudniu 2008 r. Zastąpiła ona wcześniejszą "Strategię na lata 2000–2010" [19]. W dokumencie tym określono główny cel strategiczny KZK GOP, jakim jest „efektywne świadczenie usług komunikacyjnych dla mieszkańców Aglomeracji przy wykorzystaniu przede wszystkim mechanizmów rynkowych i zgodnie z polityką samorządów terytorialnych tworzących Związek”. Wyodrębniono sześć strategicznych obszarów działań i określono w nich główne kierunki działania w tych obszarach (są to przewozy, sprzedaż usług, finanse, integracja, systemy teleinformatyczne, kształtowanie relacji z otoczeniem). Wcześniejszą "Strategię na lata 2000–2010" zastąpiono nową, co argumentowano tym, że zaszły istotne zmiany, takie jak wstąpienie Polski do Unii Europejskiej, planowana organizacja Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012, aktualizacja dokumentów strategicznych na szczeblu wojewódzkim. Jednak wiele zapisów wcześniejszej Strategii znalazło się również w tej nowej. Nie zadano sobie trudu weryfikacji, czy poprzednie założenia zostały zrealizowane, a jeśli nie, to dlaczego. Strategia jest z założenia dokumentem ogólnym, nakreślającym tylko ramy funkcjonowania organizacji, jednak powinna być spójna z podejmowanymi działaniami. Tymczasem decyzje podejmowane na co dzień stoją w sprzeczności z postanowieniami Strategii. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- ograniczanie mechanizmów rynkowych przy kontraktowaniu usług przewozowych (konstruowanie dużych pakietów przetargowych, które faworyzują komunalnych przewoźników),
- nie są wprowadzane żadne nowe produkty w ofercie przewozowej, nie jest rozwijana oferta przewozowa na odcinkach, gdzie występuje duży popyt (liczba pasażerów korzystających z usług KZK GOP ciągle spada),
- nie wprowadzono integracji taryfowo-biletowej z koleją, ani z sąsiednimi organizatorami komunikacji (takimi jak: Jaworzno i Tychy),
- nie są wprowadzane żadne rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu, dające priorytet dla transportu zbiorowego.

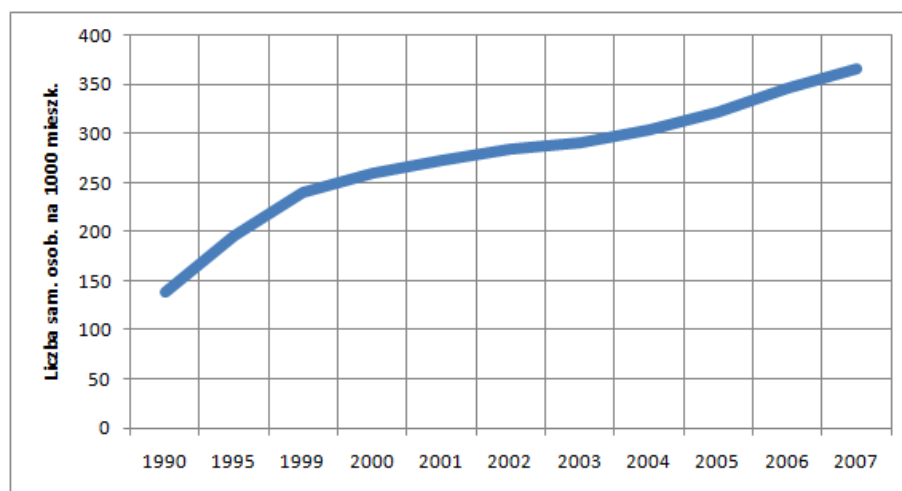
Brak realizacji założeń określonych w wymienionych wcześniej dokumentach strategicznych lub też niekonsekwentna realizacja zaplanowanych działań powoduje konsekwencje związane z niekorzystnymi skutkami niezrównoważonej polityki transportowej. Występujące zagrożenia są następujące:

- pogłębiający się proces coraz większego uzależniania się mieszkańców aglomeracji od motoryzacji indywidualnej, będący skutkiem dynamicznego przyrostu liczby samochodów (rysunki 1 i 2),
- niedostosowanie układu drogowo-ulicznego do potrzeb, zarówno pod względem technicznym, jak i funkcjonalnym oraz przestrzennym,
- niedostateczne wykorzystanie systemów transportu szynowego (tramwajowego i kolejowego) w obsłudze transportowej w relacjach wewnątrz aglomeracji oraz na zewnątrz,
- niedostosowane oferty transportu publicznego do występujących potrzeb oraz niska jakość usług transportu publicznego,



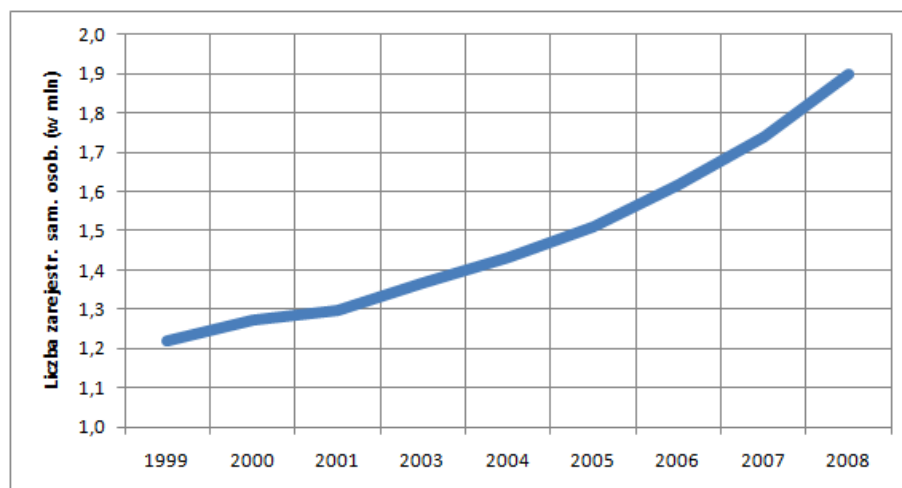
- brak stosowania nowoczesnych rozwiązań inżynierii ruchu, w tym inteligentnych systemów transportowych do zarządzania ruchem oraz potokami pojazdów i pasażerów,
- brak infrastruktury do obsługi przepływu ładunków na terenie aglomeracji.

Za szczególnie niekorzystne oddziaływanie na system transportowy należy uznać dwa rozbieżne procesy – pierwszy, obejmujący stale rosnącą liczbę samochodów osobowych, a drugi związany z niedostosowaniem (nienadążaniem za potrzebami) publicznego transportu zbiorowego, który obsługuje obszar aglomeracji [7].



Rys. 1. Liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców

Fig. 1. The number of passenger cars per 1000 citizens



Rys. 2. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w województwie śląskim

Fig. 2. The number of registered passenger vehicles in Upper Silesia Voivodeship

Na podstawie badań [1, 2, 3] można zauważyć zwiększający się udział podróży pieszych (zaliczono do nich także przejazdy rowerami i motocyklami – sięgają one maksymalnie 2%) w podróżach miejskich w porównaniu z większymi polskimi miastami spoza aglomeracji śląskiej. Może to świadczyć o braku odpowiedniej oferty transportu publicznego, a jednocześnie złymi warunkami do korzystania z samochodów w mieście. W porównaniu z innymi miastami udział podróży transportem publicznym w aglomeracji śląskiej jest zdecydowanie niższy. Udział ten jest jeszcze niższy w przypadku podróży odbywanych

w weekendy – sięga od 26% w Siemianowicach Śląskich, aż do zaledwie 8% w Rudzie Śląskiej i 7% w Mysłowicach. W weekendy wykorzystanie samochodu osobowego stanowi zdecydowaną większość podróży – od 70% w Dąbrowie Górniczej do 57% w Katowicach. Świadczy to o preferowaniu korzystania z samochodu, co jest podyktowane większą wygodą i dostępnością w zetknięciu z bardzo niską podażą środków transportu publicznego w tych dniach [4].

### 3. PODSUMOWANIE

Uważa się, że najważniejszym elementem polityki transportowej jest wpływ na ogólną wielkość ruchu [8]. W ten sposób możliwe jest zmniejszanie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców, a także zmniejszanie kosztów budowy i eksploatacji systemu transportowego. Element ten jest bezpośrednio powiązany z polityką przestrzenną i gospodarczą miasta. Odpowiednia lokalizacja obiektów generujących ruch (np. zakłady pracy, szkoły, centra handlowe, obiekty rozrywkowe), a także odpowiednie rozłożenie godzin rozpoczynania pracy i nauki mają wpływ na wielkość i strukturę ruchu. Nawet samo rozłożenie potoku podróży w czasie (przez wydłużenie godzin szczytu) ma pozytywny wpływ wielkość ruchu, gdyż wpływa na poprawę płynności ruchu i prędkości komunikacyjnej, a co za tym idzie na zmniejszenie kosztów eksploatacji (mniejsze zużycie paliwa, skrócenie czasu podróży) i emisji zanieczyszczeń. W przypadku transportu zbiorowego wymiernym efektem będzie także zmniejszenie zapotrzebowania na tabor [8].

Aby skutecznie wdrożyć i realizować politykę transportową opartą na zasadzie zrównoważonego rozwoju, należy pamiętać, aby w pierwszej kolejności poprawiać jakość i atrakcyjność transportu zbiorowego. Te działania muszą wyprzedzać wprowadzanie ograniczeń w ruchu samochodowym. Jest to warunkiem uzyskania społecznej akceptacji prowadzonych działań. Praktyka wdrażania pokazuje jednak, że najczęściej za samym sformułowaniem jej założeń nie idą dalsze konsekwentne działania. Powodem jest brak poparcia politycznego dla rozwoju transportu publicznego oraz brak zintegrowanej polityki rozwoju przestrzennego, co powoduje rozproszenie miejsc zamieszkania i celów ruchu, a w konsekwencji prowadzi do zwiększonego korzystania z samochodów osobowych.

Ograniczony poziom środków finansowych powoduje, że powinny być one wykorzystywane maksymalnie efektywnie w zakresie rozwoju systemów transportowych. Z tego względu należy ograniczyć inwestycje drogowe do niezbędnego minimum (z naciskiem na budowy obwodnic miejskich i dokończenie trwających inwestycji), a maksymalne środki przeznaczyć na finansowanie rozwoju transportu publicznego, w szczególności szynowego. Oprócz tego należy inwestować w rozwój systemów zarządzania ruchem i parkowaniem oraz kompleksowych rozwiązań poprawiających stan bezpieczeństwa, a także w rozwój dróg rowerowych i stref ruchu uspokojonego [20].

### Bibliografia

1. Kompleksowe Badania Ruchu 2003. Pracownia Badań Społecznych Sopot dla Urzędu Miasta Krakowa.

2. Bryniarska Z.: Zachowania komunikacyjne mieszkańców wybranych miast Śląska w typowym dniu roboczym. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 2–3/2003.
3. Zalewski A.: Polityka transportowa w wielkich miastach polskich. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 1/2005.
4. Bryniarska Z.: Zachowania komunikacyjne mieszkańców wybranych miast Śląska w czasie weekendu. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 07–08/2004.
5. Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997.
6. Grzelec K.: Wybrane aspekty integracji transportu miejskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej jako instrumentu polityki transportowej zrównoważonego rozwoju na obszarach zurbanizowanych. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 07–08/2009.
7. Janecki R., Krawiec S.: Cele zrównoważonego rozwoju w projekcie polityki transportowej Katowic. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 07–08/2009.
8. Wyszomirski O. (red.): *Transport Miejski. Ekonomia i organizacja*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
9. Igliński H.: Kongestia transportowa w Poznaniu i wybrane sposoby jej ograniczenia. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 03/2009.
10. Szołtysek J.: Zarządzanie kongestią w miastach. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 6/2008.
11. Suchorzewski W. (red.), *Planowanie systemów transportu miejskiego*. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa 1991.
12. Uchwała nr II/22/8/2004 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 5 lipca 2004, w sprawie przyjęcia kierunków działań określonych w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej”.
13. Opracowanie firmy Ernst&Young wykonane na zlecenie KZK GOP.
14. Uchwała nr XCIV/50/2008 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 2 grudnia 2008, w sprawie przyjęcia Strategii działania KZK GOP na lata 2008–2020.
15. Tomanek R., Janecki R. i in.: *Założenia polityki komunikacyjnej Katowic*. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy ORGHUT, Katowice 2008.
16. *Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Aglomeracji Górnośląskiej. „ŁAD” Pracowania Projektowa Urbanistyki i Architektury w Katowicach*, Katowice, lipiec 2004.
17. *Diagnoza stanu systemu transportowego oraz plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP*. Ernst&Young. Synteza opracowania, Katowice, sierpień 2007.
18. Halor J.: Plan rozwoju transportu zbiorowego w obszarze działania KZK GOP – komentarz do ekspertyzy firmy Ernst&Young. *Transport Miejski i Regionalny* nr 3/2008.
19. Uchwała nr XLVI/2/2000 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 7 lipca 2000, w sprawie Strategii KZK GOP na lata 2000–2010.
20. Zalewski A.: Polityka transportowa w wielkich miastach polskich. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 1/2005.

Recenzent: Dr hab. Leszek Ogiełto, prof. nzw. Uniwersytetu Śląskiego